

ANDANZAS DE UN FLÂNEUR. ANÁLISIS DE LAS DERIVAS URBANAS

Abiel Treviño Aldape¹

RESUMEN

El espacio público es pieza fundamental del damero urbano. Estigmatizado, politizado, desdeñado, anhelado, vanagloriado... Protagonista/víctima de la sociedad y sus gobernantes, ha soportado los diferentes calificativos y “etiquetas” de la que es beneficiario; evoluciona constantemente junto a las ciudades.

Para llegar a entender a profundidad como los usuarios utilizan estas vacuidades urbanas, y determinar posibles usos que pueden dársele a todos los “rincones” que la conforman y de aquí coadyuvar a emitir políticas públicas que potencien las fortalezas y mengüen las debilidades reveladas, como un flâneur posmoderno, aquél personaje que iba a la deriva por la ciudad, procederemos a observar y documentar el deambular (comportamiento) de los actores urbanos a partir de la observación y registro de sus actividades cotidianas plasmando los recorridos/estancias en el espacio público, categorizando y analizando a profundidad el porqué de dichas actividades mediante una revisión documental que permita contrastar estas acciones.

Lo observado en este primer acercamiento, es la predominancia de recorridos a pie, simples desplazamientos en solitario (o acompañados) de hombres, mujeres y niños; personas que pasean a sus mascotas, y personas que atraviesan este espacio en bicicleta e incluso en motocicleta. Durante el período de observación (una hora) no se detectaron niños jugando o personas haciendo deporte o de ejercicio. El estudio se complementará con observaciones a distintas horas y en diferentes plazas para tener mayor material que permita dilucidar como

¹ Maestro en ciencias en Planificación de Asentamientos Humanos, Facultad de Arquitectura de la UANL, dolmen_arq@hotmail.com

utilizamos las plazas en la ciudad, pudiendo esbozar que, para este caso de estudio, el espacio público llanamente se utiliza como un espacio de tránsito entre dos puntos, ya sea a pie o en algún medio de transporte personal, asumiendo *a priori* que puede atraer otro tipo de actividades mediante la implementación de diferente mobiliario urbano o un adecuado diseño paisajístico que responda a las condiciones socio-ambientales del área metropolitana de Monterrey.

PALABRAS CLAVE

Espacio público, Flâneur, Derivas.

Ahora digo -dijo a esta sazón don Quijote-
que el que lee mucho y anda mucho,
ve mucho y sabe mucho.
Miguel de Cervantes
Don Quijote de la Mancha
Segunda parte. Capítulo XXV: 767

ABORDAJE DEL TEMA

Sobre la metodología para estudiar el espacio público, nos apoyamos teóricamente en diferentes autores que han abordado, desde su muy particular perspectiva y asentados en diferentes disciplinas, el “andar” por la ciudad.

Como contexto, recurrimos primero a David Le Breton (2011) y a Frank Michel², quienes en diferentes trabajos citan a Leroi-Gourhan con esta frase: “el hombre comienza por los pies”; y en su delicioso ensayo llamado “El dedo gordo”, Georges Bataille es aún más específico al

² Consultado en <http://www.monde-diplomatique.es/?url=mostrar/pagLibre/?nodo=cdba0040-f3f1-4c6a-9ba6-a1eb3991130d#>

recordarnos que parte de nuestra “bípeda” humanidad se la debemos a esta pequeña parte del cuerpo, que, a diferencia de los antropoides, nos permite caminar y desplazarnos erguidos. Retomando a Le Breton, apunta que “durante milenios, los hombres han caminado para llegar de un lugar a otro, y todavía es así en la mayor parte del planeta” (2011: 17).

Desestimamos la importancia del caminar, (que podemos considerar incluso como un cuasi-derecho consuetudinario); caminar es una necesidad, como distracción, ocio, paseo, por necesidad, ejercicio, entre muchas otras circunstancias. Para el autodenominado filósofo de la naturaleza, el escritor y ensayista norteamericano Henry David Thoreau, en su libro “Pasear”, la caminata la considera como un arte, como una forma de vida en la que él estaba inmerso en los campos/bosques de Massachusetts³. Nos habla del *sauntering*⁴, refiriendo la acción de vagabundear o deambular; apunta el autor que “la caminata de la que yo hablo no tiene nada que ver con hacer ejercicio [...] sino que es la empresa y la aventura del día en sí” (Thoreau⁵; 1999: 10/11).

En “El hombre de la multitud” Edgar Allan Poe relata en primera persona como veía pasar a la multitud desde el interior de un café de Londres. Distinguió nobles, mercaderes, abogados, comerciantes, corredores de bolsa... y la gente corriente de la sociedad, raza de oficinistas, tahúres, y buhoneros judíos. Le llamó la atención el rostro peculiar de un viejo decrepito, al que decidió seguir por callejuelas y bazares de la ciudad durante toda la noche y hasta la mañana siguiente, en papel detectivesco, hasta que lo nombra como hombre de la multitud.

³ Casi una década antes de *Pasear*, escribe *Walden* (1854), sobre sus experiencias viviendo en su cabaña de Walden Pond, aquí deja plasmado en al menos en veintitrés ocasiones citas sobre sus paseos, otras tantas donde nos habla de recorridos y, en siete momentos, se refiere al caminar...

⁴ Que, en nota del traductor de esta obra, nos indica el significado de *Saunter*: Deambular, dar una vuelta o un paseo tranquilamente.

⁵ Thoreau (desde su época y contexto) va más lejos y es sumamente radical al asentar que “si te sientes dispuesto a abandonar padre y madre, hermano y hermana, esposa, hijo y amigos, y a no volverlos a ver nunca; si has pagado tus deudas, hecho tu testamento, puesto en orden todos tus asuntos y eres un hombre libre; si es así, estás listo para una caminata” (Thoreau; 1999: 1).

Fundamentado en este cuento publicado en 1840, donde Poe da testimonio de la agitada vida urbana de la gran metrópoli del siglo XIX, Baudelarie da forma al *flâneur*, a ese hombre que vaga sin rumbo y se pierde entre la masa, pero también se da tiempo de observar a la multitud. De ahí a su vez, Benjamin retrabaja y catapulta a este personaje Baudelariano en su obra magna, “El libro de los pasajes”, y nos recuerda que “el *flâneur* marcha por la ciudad [y] no solo se nutre de lo que a éste se le presenta sensiblemente ante los ojos, sino que es capaz de apropiarse del mero saber incluso de los datos muertos, como de algo experimentado y vivido” (Benjamin; 2005: 434/872). “El espacio guiña los ojos al flâneur” (Benjamin; 2005: 24).

A su vez, Amendola reflexiona que “El *flâneur*, [ese] nuevo héroe de la ciudad moderna, vive en la muchedumbre sin sufrirla, es capaz de vivir el instante fugaz, extranjero y ciudadano al mismo tiempo, cruza la ciudad sin caminos preestablecidos, pero es capaz de hallar significado en sus propias huellas, [...] es la experiencia urbana entendida como continuo e inextinguible descubrimiento” (Amendola; 2000: 190).

Pieza fundamental en las grandes ciudades, desde el inicio y consolidación de estas como lugares de gran aglomeración, sigue siendo un personaje apetecible por los investigadores contemporáneos de formación variopinta, pudiendo citar a Hamilton (2000), Fleischer (2001), Carrera (2004), Farfán (2008), Cuvardic (2009), Chiu (2013), Torrecilla (2013) que abordan al *flâneur* entre otras disciplinas: desde la óptica arquitectónica, de la etnografía, pasando por las bellas artes, las humanidades y literatura, por comentar las líneas de investigación de los autores aquí citados.

En un profundo estudio sobre los situacionistas parisinos, Careri rememora como el andar es considerado como la primera acción estética “Al modificar los significados del espacio atravesado” (Careri; 2014: 15) cuando el hombre dejó de caminar por necesidad, necesidades

primarias de encontrar alimento o de guarecerse de las inclemencias del tiempo, estableciendo así una relación más firme y profunda con el territorio. Nos habla entonces, de cómo los dadaístas transforman el andar por el vagabundeo o deambulación, donde “La deambulación consiste en alcanzar mediante el andar, un estado de hipnosis, una desorientadora pérdida de control. Es un médium a través del cual se entra en contacto con la parte inconsciente del territorio” (Careri; 2014: 68). De este autor, tomamos referencias para construir nuestra propuesta metodológica sobre el andar por la ciudad; para Careri “Los puntos de partida y de llegada tienen un interés relativo, mientras que el espacio intermedio es el *espacio del andar*, la esencia misma del nomadismo, el lugar donde se celebra cotidianamente el rito del *eterno errar*” (Careri; 2014: 30), de aquí que se decida por observar como el *flâneur*, a los habitantes de la ciudad, observar como utilizan el espacio público, más que responder a una especie de registro de origen-destino, como afirma Careri, lo que nos interesa sobremanera es lo que se hace en ese espacio intermedio, si sólo se utiliza el espacio como un atajo para llegar al destino deseado, o si el/los equipamientos/amenidades con los que cuente dicho espacio promueven actividades diferentes a caminar, puesto que si es como afirma este autor y “el andar es un instrumento estético capaz de describir y modificar aquellos espacios metropolitanos que a menudo presentan una naturaleza que debería comprenderse y *llenarse de significados*, más que proyectarse y *llenarse de cosas*” (Careri; 2014: 20), podríamos discernir porque el éxito o fracaso de un parque o plaza. Introduce también la deriva, y refiere que “El primer texto en el que aparece la palabra *dérive*⁶ es el *Formulario para un nuevo urbanismo*, escrito en 1953 a los diecinueve años por Ivan Chtcheglov donde describe una ciudad mutante y modificada constantemente por sus habitantes, y en la que “la principal actividad de los habitantes será una *deriva* continua [por lo que su] cuerpo es un instrumento para medir el espacio y el tiempo” (Careri; 2014: 78/123).

⁶ En el volumen 1, números 1-6 de la revista Internacional Situacionista: La realización del arte, se definen la Deriva como: “Modo de comportamiento experimental ligado a las condiciones de la sociedad urbana; técnica de paso ininterrumpido a través de ambientes diversos. Se usa también más específicamente para designar la duración de un ejercicio continuo de esta experiencia” (p. 18).

Concatenamos la idea del flâneur con lo expuesto por Perec (2012), quién en 1974 hizo el ejercicio de hacer una especie de bitácora de lo que sucedía en la plaza Saint-Sulpice de París registrando todo lo que veía: la gente que deambulaba, los vehículos que transitaban, los animales, en fin, el paso del tiempo. Describió primero el sitio, el equipamiento y mobiliario urbano, y apunta que: “Buena parte de esas cosas, si no la mayoría, ya han sido descritas, inventariadas, fotografiadas, explicadas o registradas. El propósito de las páginas que siguen consisten más bien en describir todo lo demás: todo aquello que por lo general no se percibe, aquello de lo que no solemos darnos cuenta, lo que carece de importancia: lo que ocurre cuando no ocurre nada, solo el paso del tiempo, de la gente, de los coches y de las nubes” (Perec; 2012: 9); un ejercicio similar al de Perec lo realiza Augé (2010), cuando visita (y veinte años después: revisita) el Metro parisino. Analiza a los pasajeros, tanto como a los vagones y las diferentes estaciones que conforman la red. “Los melómanos con auriculares son más impenetrables que los individuos absortos en su lectura, de los que a veces podemos intentar averiguar, descifrando el título del libro que devoran, hacia donde extravían su imaginación o sus pensamientos” (Augé; 2010: 87); de aquí, que la propuesta sea llevar a la par del mapeo de los recorridos o derivas de los ciudadanos, registro de hora, sexo, edad aproximada y actividad desarrollada durante el levantamiento de información.

Hall refiere como de acuerdo a las observaciones de Osmond en algunos espacios, como las salas de espera de los FFCC, estas tienden a mantener apartadas a las personas unas de otras. Él llamaba esos espacios sociófugos. Otros, como las mesas de venta de las tiendas antiguas o los veladores de las terrazas de los cafés franceses, tienden a reunir a la gente. A estos los llamaba sociópetos (Hall; 1978: 134). Esta reflexión sobre espacios sociófugos y sociópetos son las que pondremos a prueba en su momento en el espacio público, y contestar las preguntas de porque ciertos espacios pueden ser atractivos o no para ciertos segmentos de usuarios o transeúntes de plazas y comercios.

Apoyándonos ahora en Lussault, tenemos que, para este autor, “el lugar, siempre tiene que ser posible confrontarlo «físicamente», mediante una corta caminata o un rápido desplazamiento de la vista; por otra parte, ¿acaso los lugares más intensos no son los que se pueden abarcar íntegramente con la mirada y en los que las referencias visuales de los límites resultan más fáciles de registrar? Es decir que no se debe consolidar un efecto de escala y de espaciamiento tan marcado que de pronto quiebre el lugar y lo transforme en área” (Lussault; 2015; 98), por lo que esto nos da pie a delimitar el área de estudio a un espacio público que sea más o menos íntimo, un espacio de una hectárea, hectárea y media, que permita que un investigador pueda observar detenidamente lo que sucede en el sitio a golpe de vista. Lussault indica que [...] una plaza pública, [es un] lugar de numerosas interacciones.

Si uno se inclina a la comprensión fina de la espacialidad, las cosas se vuelven muy complejas, puesto que es preciso tomar en cuenta la manera en que cada actor, todos ellos dotados de un capital espacial específico, compone la disposición que corresponde a cada circunstancia de su práctica en la plaza, para luego, por generalización, proponer un perfil de disposición correspondiente a un perfil de actor (Lussault; 2015; 189).

De esto tenemos, que podrán determinarse una vez teniendo varios casos de estudio, las diferentes actividades que se realicen en el espacio público, de acuerdo a las condiciones materiales del sitio, así como por los diversos imaginarios de los peatones que utilicen estos sitios.

PUESTA EN MARCHA...

El 9 de octubre del 2016, en la colonia Cuauhtémoc del municipio de San Nicolás de los Garza, N.L., se realizó un mapeo de los recorridos que, durante una hora, pudieran ubicarse en un croquis, que posteriormente se dibujaría con el software AutoCAD, donde se apreciará de

manera vectorial los movimientos que efectuaron los actantes en este espacio público de la ciudad. Se describe un registro del/los actantes registrados, la hora en que transitaron, y características que diferencien la actividad que tuvieron es ese levantamiento (ver *Imágenes 1 y 2*).

De proporciones rectangulares, la plaza tiene una orientación suroeste-noreste y está flanqueada en sus lados largos (noreste y suroeste) por planteles educativos, mientras que en los cortos lo está por cabezas de manzana con vivienda. Tiene una topografía completamente plana, con algunos escalones para cubrir cambios de nivel poco significativos. Compuesta por áreas adoquinadas, andadores de concreto y asfalto, contiene algunos juegos infantiles en el área central, así como una serie de bancas de concreto y asiento/respaldo metálico, y un arbolado bastante escaso y a la vez disperso. Los vértices del cuadrángulo tocan tangencialmente los “*loops*” internos de la colonia (calles locales). La imagen urbana es casi una copia al carbón de la mayoría de las plazas nicolaitas; carente de carácter propio, podría ubicarse en cualquier colonia del municipio sin que los habitantes notaran el cambio; lo que sin duda se modifica es el tamaño y posiblemente la orientación. Una característica que pudiera identificarla del resto es la ausencia palmaria de cancha deportiva alguna.

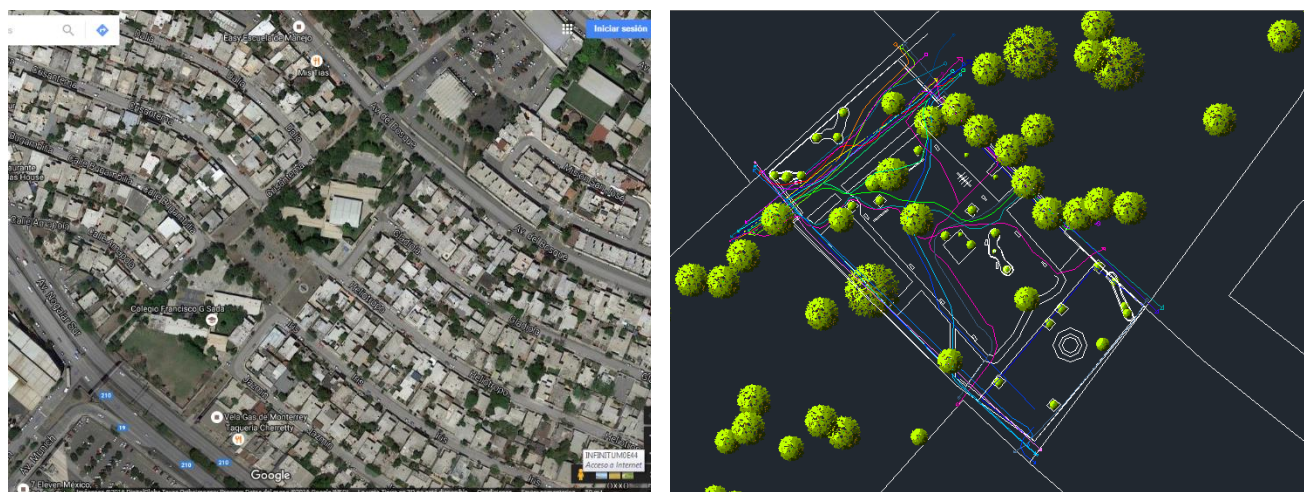
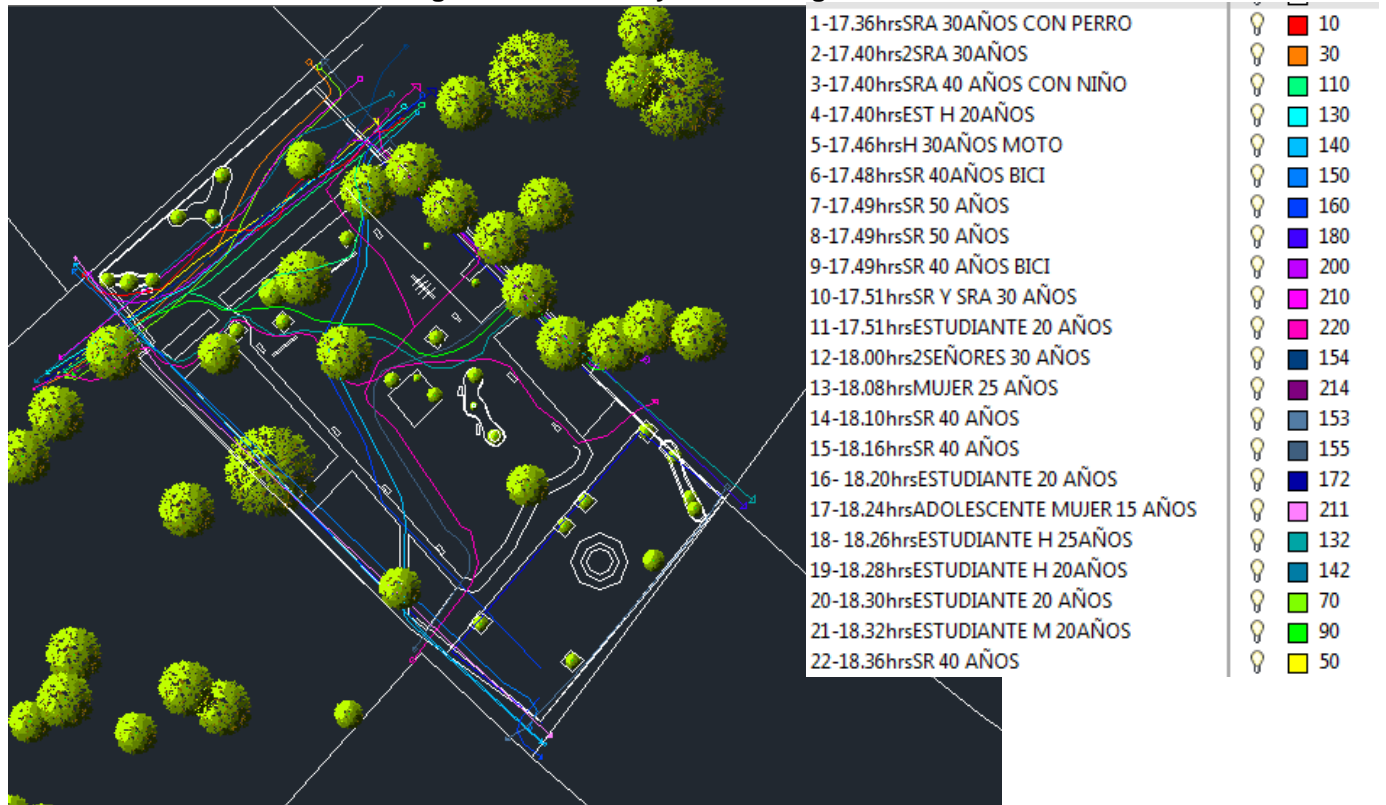


Imagen 1. Planta de ubicación (izquierda) y recorridos observados el 9 de oct 2016, de 17:30 a 18:30 hrs. (derecha)

Imagen 2 Recorridos y tabla de registro



De la urdimbre de recorridos registrados, se desagregaron por tipo de actividad observada, para proceder a su análisis, estableciendo cinco categorías; y dos subcategorías, por género de los actantes (*Imágenes 3 a 9*).

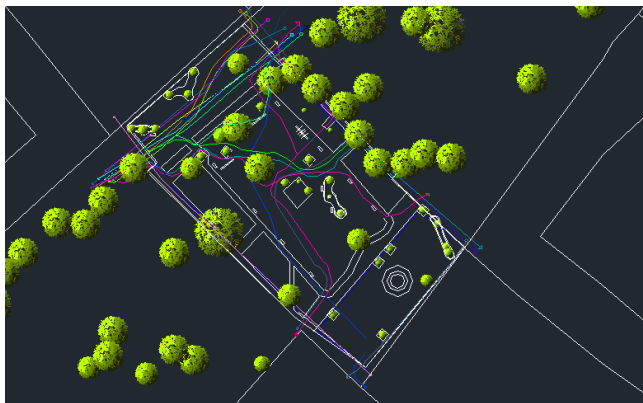


Imagen 3 Recorridos a pie –en tránsito–

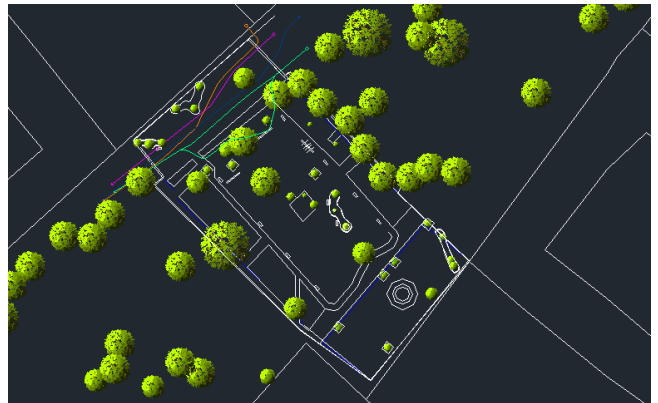


Imagen 4 Recorridos a pie –2 o más personas–

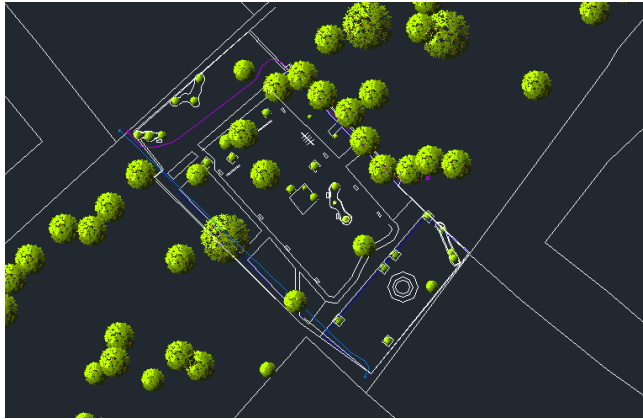


Imagen 5 Recorridos en bicicleta

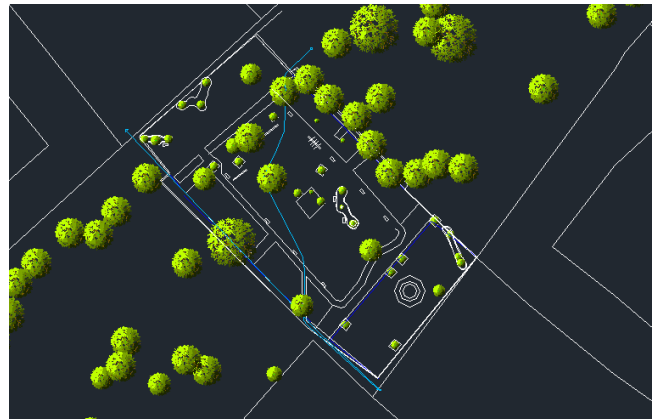


Imagen 6 Recorridos en motocicleta

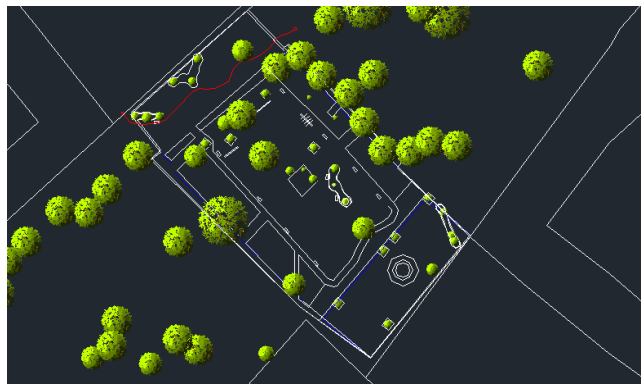


Imagen 7 Paseando mascotas –perros–

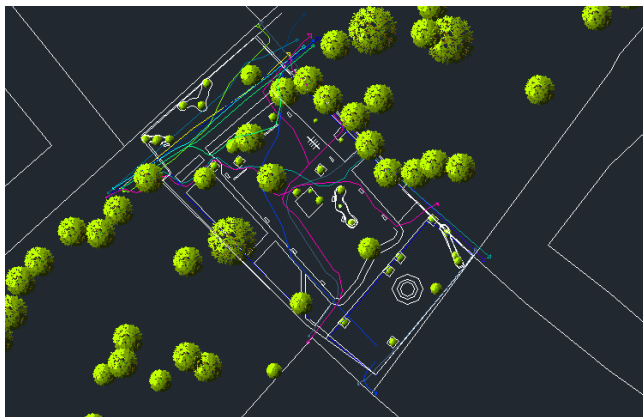


Imagen 8 Utilización del espacio por hombres

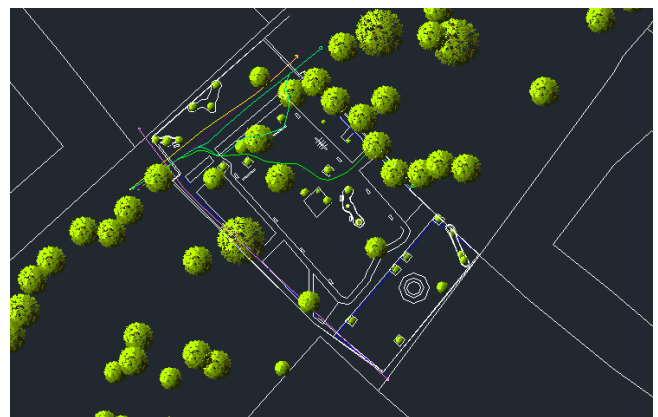


Imagen 9 Utilización del espacio por mujeres

Análisis de los Recorridos a pie –en tránsito- CAMINAR: **caminante** (*Imagen 3*)

En esta plaza, escenario material de la urbe, como en otras tantas, no hay entradas claras ni accesos ostensibles, simple espacio “liso” bordeado de banquetas/planchas de concreto, y

algunos islotes de tierra con árboles meramente diseminados. Al parecer, la vocación principal es sólo llegar a “articular” las diferentes manzanas que la rodean⁷, pues no hay una identidad propia, es un espacio morfológicamente genérico como sucede en la mayoría de las plazas ubicadas en el municipio de San Nicolás de los Garza; vacíos urbanos que ofrecen “facilitar” la circulación peatonal, como puede observarse en la *Imagen 3*.⁸

Las banquetas sirven mayormente para contener y tratar de orientar los flujos peatonales que aquí confluyen, pues hay algunos transeúntes que optan por “cortar camino” a través de las pequeñas islas de tierra/césped, seguramente para achicar distancias.

Al parecer, cabe aquí la idea vertida por Stavrides, cuando afirma que “La metrópolis contemporánea se presenta a sus habitantes más como una red de flujos que como una estructura de lugares” (Stavrides; 2016: 38). Esta representación puede también asociarse a la idea planteada por Lindón, cuando asume que “cada lugar ha sido manufacturado sobre todo para el desarrollo de ciertas prácticas y no de otras” (Lindón; 2014: 60). Y como lo más común es caminar, las personas *comúnmente* transitan por aquí.

Retomando ahora la idea planteada por Augé sobre los *no-lugares* o espacios de anonimato, la plaza resulta mayormente en un espacio de transición, que se recorre, que no cuenta con características simbólicas (connotaciones) que permitan crear diferentes actividades, no tiene identidad propia y no establece tampoco relación alguna con el peatón. Al adentrarse en este emplazamiento, para los caminantes solitarios (e incluso, los que atraviesan el espacio en

⁷ Como mencionamos líneas arriba, la plaza está flanqueada por dos instalaciones educativas, lo que nos da a pensar que en el origen de la colonia, todo este gran espacio (plaza y escuelas) era la gran plaza del desarrollo, pues hay que recordar que en la Ley de Desarrollo Urbano de N.L. contempla que del 100% del área de sesión municipal, un 40% debe mantenerse por siempre como plaza pública, y el restante 60% es susceptible de acoger “destinos públicos” como escuelas, centros de salud, antirrábicos, tribunales, etc..., cualquier dependencia de orden municipal; quedando la actual plaza como espacio “residual” después de aplicar la Ley.

⁸ Para Careri, “los puntos de partida y de llegada tienen un interés relativo, mientras que el espacio intermedio es el *espacio del andar*” (Careri; 2014: 30).

compañía de alguien más, ver *Imagen 4*) sólo se convierte en un espacio de transición, donde el andar se cumple simple y llanamente como un mero hecho. Los usuarios literalmente van a la “deriva”, como nos recuerda Careri (2014) sobre el antecedente dadaísta: en aquel caso, los participantes *situacionistas* sólo deambulaban sin rumbo fijo ni conocido por la ciudad, buscando revalorarla a partir de extraviarse en ella⁹; en el nuestro, los peatones, en su vida cotidiana seguramente tienen claro la dirección de su desplazamiento, después de todo, a través de un recorrido se satisfacen las necesidades de movilidad urbana; los peatones que transitan por esta plaza, caminan continuamente, avanzan sin parar, sin detenerse en ningún punto del camino, parece haber sólo una travesía que responde al cadencioso paso humano, una travesía que es fin en sí misma. Encontramos en este mapeo, un conjunto de catorce “individualidades” y cuatro “parejas de personas” que circulan por un lugar que carece del *Genius Loci* (de identidad propia) del que nos hablaba Christian Norberg-Schulz (1979), un lugar sin carácter propio que sólo forma parte del entramado urbano, sólo con las características de movilidad genérica del *no-lugar*, un lugar inerme, desabrigado, que por otra parte, se vuelve lleno de posibilidades para albergar nuevas funcionalidades mediante un buen rediseño; para resignificar estructuras anquilosadas o genéricas, para aportar nuevas construcciones sociales ampliando las connotaciones y denotaciones preexistentes (si es que las hubiera). La plaza resultó un espacio neutro, donde al menos en este período de registro de una hora, no hubo interés por descansar un momento en alguna de las bancas, leer un libro, hacer ejercicio o alguna otra actividad humana.

En este sentido, lo que pudiéramos llamar atípico, sería la presentada en la *Imagen 7*, de una señora paseando a un perro, donde podemos apreciar que la plaza vuelve a presentar un alto grado de indeterminación en sus componentes, pues la andanza con la mascota sólo duro

⁹ Mediante la relación entre los caminantes y su entorno.

cuando mucho un par de minutos.¹⁰ La usuaria también se enfrenta a un espacio neutro banalizado, donde lo más fácil de hacer es “deambular” un poco, jalonada en ocasiones por la mascota.

Nuevamente, los actantes no tienen un rol protagónico en este espacio público, que (re)presenta una experiencia urbana pobre; sólo entran y salen de la escena, al no encontrar una significación espacial particular que les permita un desenvolvimiento más amplio y de largo alcance.¹¹ El caminar, como el caminar paseando a la mascota, corresponden a prácticas espaciales anónimas, podemos percibir fracciones de vidas, en donde lo que hasta el momento ha predominado son ausencia de encuentros, cada quién va en su mundillo y no se aparta del camino que lleva.

Las *Imágenes 5 y 6, Recorridos en bicicleta y en motocicleta*, respectivamente, son las restantes actividades detectadas durante la hora de estudio del sitio analizado. Si bien, estamos refiriendo a dos medios de transporte de pequeña escala, lo hacemos porque en ambos casos, utilizan las banquetas de la plaza como superficie de rodamiento, es decir, también toman como “atajo” al espacio público, por simple despiste o conscientemente, para llegar a sus destinos.

Sin duda alguna, la bicicleta representa un eficaz medio de transporte en la ciudad. El músico y artista David Byrne, cuenta sobre sus peripecias alrededor del mundo montado en este vehículo, el cual utiliza desde al menos hace treinta años en su lugar de residencia, Nueva York. Convencido de las bondades del ciclismo urbano, narra los drásticos contrastes que observó el Detroit, al partir del deteriorado centro hacia la periferia, pasando por guetos

¹⁰ Actualmente, se están adecuando espacios o “parques para perros”, instalaciones acotadas (cercadas) y con espacios diferenciados (áreas de juego, con “mobiliario” para ejercitarse y adiestrarse, llanos para correr) donde los canes pueden interactuar sin correa, correr, explorar, jugar, sin llegar a molestar o alterar a los transeúntes con los que coincidan en el momento.

¹¹ Contrario a lo que sucede en Ciudad de México, donde en diciembre de 2014, como una solución a un problema urbano en zonas específicas, se inauguró el segundo espacio confinado para perros, en el Parque Pushkin de la colonia Roma; un área de unos 400 m2, resguardados por rejas y un sistema de doble puerta de acceso. Fuente: <http://www.letraslibres.com/mexico-espana/la-ciudad-y-los-parques-perros>

desatendidos, industria abandonada, vecindarios maltrechos y finalmente los pueblos periurbanos donde observó casas con césped bien cuidado; “uno de los mejores y más memorables paseos en bicicleta de mi vida”, escribe (Byrne; 2011: 37 y ss.) Medio versátil, le permitió desplazarse por los bicicarriles de Berlín; en el caótico centro de Estambul; por Buenos Aires, Recoleta y San Telmo, Argentina; en Manila (donde cuenta que hay más motos y motonetas, por lo que no es atractivo andar en bici); en el parque del centro de Sídney; y el Hyde Park de Londres, así como en Tokio. Y regresando a Estados Unidos, refiere que en Las Vegas transitar a bordo de una bicicleta es tomado como señal de pobreza, pues se asume que lo perdiste todo, hasta el auto... En *Por mi ciudad en bicicleta* (2011), Ruth Pérez agrupa en doce apartados los testimonios de ciclistas urbanos que entrevistó: aprendizaje, convivencia, medio ambiente, seguridad, disfrute, tiempo, descubrimiento, diversión, creatividad, discriminación, ejercicio, activismo, que son a la vez doce diferentes actividades resultantes de andar en bicicleta, no sólo como un medio más para desplazarse. Aquí, Sebastián Espinoza, músico de 18 años refiere que “A veces salgo a andar en bicicleta sin ningún rumbo. Intento descubrir nuevas rutas. No voy muy lejos, pero me pierdo un poco” (Pérez; 2011: 143): un auténtico “*flâneur postmoderno sobre dos ruedas*”.

Teniendo en cuenta que la velocidad promedio de un ser humano al desplazarse oscila entre 4 a 5 km/hora, mientras que en bicicleta es de 16.4 km/hora¹², hace sentido utilizar este ingenio para recorrer la ciudad. Si la duración promedio de un viaje en bicicleta es de 21 minutos (Pérez; 2011: 122), hablamos de casi 5.5 kilómetros recorridos por viaje, una distancia nada despreciable. Sin duda, la utilización de la bicicleta va en aumento, por lo que hay que pensar y repensar en cómo integrar el espacio público y los bicicarriles: peatones y ciclistas pueden coexistir sin problema, sólo se necesita proveer de las condiciones urbanas necesarias para que más actantes construyan sus identidades, y caminen o pedaleen en las mejores

¹² Velocidad promedio de una bicicleta en la ciudad de México (Pérez; 2011: 44).

condiciones posibles, después de todo, la relación del sujeto con sus espacios se co-construyen: “el sujeto hace los lugares y los lugares lo [re]configuran” (Lindón; 2014: 65), o dicho de otra manera “el ser humano transforma su espacio físico y este se convierte en el reflejo de su cultura y su sociedad; este espacio físico, cambiante a su vez, influye en el comportamiento de los individuos en el entorno” (Gómez : 2011: 69).

La ciudad y su entorno construido (incluyendo los vacíos urbanos), como obra del ser humano, debe poder reflejarnos como seres multidimensionales. A decir de Delgado (2015) la ciudad es “conductista”, a partir de la distribución/disposición de los elementos urbano/arquitectónicos, la ciudad conduce /orienta nuestros actos, lo que puede resultar afortunado o presentar grandes retos y problemáticas.

La movilidad suele ser un punto transcendental en las decisiones que guían las políticas públicas, y se ha reflexionado y escrito al respecto; para Perinola (2008) existe una prioridad evidente en la planificación urbana, conferida y circunscrita a la circulación del automóvil. En este sentido referimos el desplazamiento observado del motociclista que literalmente cruzo “a campo traviesa” la plaza estudiada¹³; aducimos que no es lo más adecuado; siendo un automotor a gasolina debería ceñirse a la utilización de calles y avenidas diseñadas para la movilidad vehicular, no sobre sendas peatonales e incluso jardines intermedios. No podemos negar el incremento de esta máquina de dos ruedas en las ciudades, Monterrey no escapa a esta tendencia: de 36,042 motocicletas registradas en circulación en 2009, para 2013 se contabilizaban ya 56,745 vehículos de este tipo¹⁴, ¡un incremento del 157.44% en menos de un lustro!

¹³ Solnit reflexiona que, ante la indeterminación de un paseo, solemos tomar la ruta más corta y que nos demande menos tiempo. Esto parece aplicar también aquí a pesar de no ser un desplazamiento pedestre (Solnit; 2015: 27).

¹⁴ De acuerdo al Informe “Perfil estatal Nuevo León 2013”, del Secretariado técnico del Consejo Nacional para la prevención de accidentes (STCONAPRA) y el Observatorio Nacional de lesiones, disponible en http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/19_Nuevo_Leon.pdf

La importancia que se le está dando llega incluso al Congreso de la Unión, corroborado en el documento público que presentó el Diputado Enrique Zamora Morlet (miembro del Partido Verde Ecologista de México) a nombre de los Diputados Federales del Grupo Parlamentario, de la LXIII Legislatura, donde en la exposición de motivos de la “Proposición con Punto de Acuerdo” referida, ensalza las “bondades” del uso de la motocicleta como una alternativa de movilidad individual que ahorrar tiempo y dinero, la flexibilidad para desplazarse (recorridos que pueden adaptarse a las circunstancias y “sacarle la vuelta” a embotellamientos), facilidad para “parqueo” (sic), además de “facilidad de compra, en comparación a la adquisición de un automóvil, ya que al comprarla a crédito, la cuota diaria a pagar, en los modelos más económicos, puede llegar a ser igual o menor que el precio del boleto de un transporte público” (Enrique Zamora; 2016, Proposición con Punto de Acuerdo: s/p); menciona también la inseguridad que representan los accidentes viales en los que puede involucrarse (así como las bicicletas), por implicar “riesgos potenciales que le son inherentes por presentar escasa o nula protección física a los usuarios y al compartir el espacio de tránsito con automóviles, autobuses y camiones de carga”¹⁵ (Ibíd.). Ante lo expresado en el documento, pide la implementación de un “Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas”. El problema no sólo radica en la mezcla con otro tipo de automotores, sino con peatones y ciclistas, al ser estos últimos más vulnerables en una colisión.¹⁶ De aquí el poner mayor atención en vigilar y regular el acceso al espacio público de estas máquinas.

¹⁵ Documento disponible en: http://www.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/63/1/2016-08-24-1/assets/documentos/PA_PVEM_Seguridad_Vial_Motocicletas.pdf

¹⁶ De un interesante estudio hecho en ciudades latinoamericanas, transcribimos la siguiente nota: “Además de la competencia por espacio entre la motocicleta y otros vehículos en la vía, un aspecto emergente es la difícil relación que tienen muchos usuarios de las motocicletas con los peatones y las bicicletas. Así como los motociclistas están desventajados por la diferencia de masa con los buses y los automóviles, los peatones y las bicicletas sufren esta desventaja con respecto a la motocicleta en doble grado (por diferencia en masa y velocidad/aceleración). En su afán por escurrirse entre el tráfico urbano cotidiano, las motocicletas invaden los pocos espacios peatonales que existen y ponen a las bicicletas en condiciones riesgosas. En otros casos, el paso de motocicletas entre los carriles de tráfico vehicular congestionado genera conflictos en cruces peatonales. Este conflicto es de importancia porque el peatón y la bicicleta, junto con el transporte público, son modos de transporte claves en América Latina y no ha tenido una respuesta contundente de gobiernos y tomadores de decisión” (Rodríguez *et al*; 2015: 113/114).

No hay que perder de vista que, en la construcción y reconstrucción de la ciudad, responde a una función temporal y utilitaria, cambia en tamaño y complejidad, es estática pero frenética a la vez, temporal y atemporal, mezcla de contradicciones y paradigmas, es una suma y resta de fragmentos que no siempre embonan como en un buen rompecabezas, a veces las piezas se encajan a la fuerza, haciéndolas coincidir por un momento, hasta que estas “saltan” al demostrar su incompatibilidad, manteniéndose luego como suturas visibles en la interacción entre individuo y territorio.

Finalmente, en cuanto a las *Imágenes 8 y 9*, sobre la “*Utilización del espacio por hombres y por mujeres*”, estamos en condición de comentar que, para el caso de estudio, no hay una diferencia significativa en cuanto al análisis por género, hablando desde el punto de vista ideológico o simbólico; eso sí, hay mayor cantidad de desplazamientos por hombres que por mujeres, y como destacable: sólo los primeros “atraviesan por las áreas ajardinadas”; en ambos casos, sólo hay personas en tránsito, no se sientan en las bancas ni utilizan el equipamiento de la plaza, son recorridos francos que no presentan demasiada complejidad y corresponden a desplazamientos de un punto a otro. Desde el ángulo de la seguridad, este lugar que sin duda está “panoptizado”, responde al modelo descrito por Foucault en *Vigilar y Castigar* (2002), al menos, para que los usuarios tengan la percepción de no ser víctimas de algún acto ilícito al caminar por espacios francamente abiertos, ya que la arborización está más o menos dispersa y no hay sitio para agazaparse como para tomar ventaja.

CONCLUSION NACIENTE

Como lo apunta verazmente García, “no hay que olvidar la tradición de caminantes que atesoran todos los pueblos que habitan en este planeta y que, posiblemente, es una de las pocas acciones que podemos realizar con nuestro cuerpo sin la ayuda de ningún artefacto prefabricado” (García; 2011: 108). De aquí, que nos demos a la tarea de observar las derivas

de los actantes, registrarlas y mapearlas; de observar y analizar como ocupan fugazmente el espacio público, que, eslabonado a las condiciones materiales de éste, permite hacer una lectura de los diferentes tipos de comportamiento o actividades sociales, de actuación urbana, que se desarrollan en el sitio.

Como respuesta a la acelerada urbanización contemplamos una apresurada forma de vida citadina; hay que ir más de prisa (aunque no sepamos fehacientemente ¿para qué?). Dentro de la urdimbre del damero, los espacios públicos los damos por hecho, como espacios de la cotidianeidad minimizamos u olvidamos para que están allí, no sólo funcionan como articuladores de la movilidad, como pequeños pulmones urbanos, como el sitio de encuentro por excelencia; sin embargo, lo recorremos como un simple “lugar genérico” o *no-lugar* que llanamente puede ayudarnos a acortar distancias en nuestros diarios quehaceres, o como los refiere una especialista en el tema del caminar: “el espacio público es meramente el vacío entre lugares de trabajo, tiendas y viviendas” (Solnit, 2015: 269).

La plaza de la colonia Cuauhtémoc, es un sitio que al parecer no representa un gran interés social, político o cultural; semi-inhóspito, inmerso en la sobriedad de lo cotidiano, ajena a causar una emoción significativa en el paseante, no alcanza a ser un imán social, puede caer en la categoría que mencionábamos al principio de este trabajo como un espacio sociófugo, donde no hay aún elemento(s) que aglutine(n) a los paseantes, que los haga hacer un alto en sus rutinas y disfrutar del sitio; tan sólo representa un punto de tránsito más que de encuentros o de actividades lúdicas o de salud; retomando a García, lastimosamente comprobamos que “El destino toma más importancia que el trayecto” (García; 2011: 108).

Como espacio genérico, tampoco alcanza a tomar la importancia de un referente urbano, posiblemente pudiera serlo del barrio donde está enclavada, pero sin duda aparece entreverado

en la ciudad como un espacio residual más, sin el andamiaje necesario para (con)formar espacios democráticos que respondan a necesidades tanto colectivas (desplazamientos), como particulares (pasear a la mascota o hacer ejercicio o deporte). “El andar, el estar *ahí*, es un acto democrático de reapropiación del espacio público” (Careri; 2016 :89)

REFERENCIAS

- Augé, M.**, (2010) *El metro revisitado*. España, Paidós.
- Benjamin, W.**, (2005) *El libro de los pasajes*. Madrid, Ediciones Akal S.A.
- Byrne, D.**, (2011) *Diarios de bicicleta*. México, Editorial Sexto piso.
- Carrera, P.**, (2004) *Walter Benjamin: el paseante y la ciudad*, Tesis de Doctorado. Francia, École de Hautes Études en Sciences Sociales de París.
- Chiu, Y.**, (2013) *Flanerie, Gender, Postmodernity: The Flaneur in Leviathan vis-a-vis the Flaneuse in Double Game*, Master thesis. Republic of China, College of Humanities and Social Science, National Chiao Tung University, Taiwan.
- Careri, F.**, (2014). *Walkscape. El andar como practica estética*. España, Gustavo Gili.
- Careri, F.**, (2016). *Pasear, detenerse*; Barcelona, Gustavo Gili.
- Cuvaradic, D.**, (2009). *La reflexión sobre el flâneur y la flanerie en los escritores modernistas latinoamericanos*; en Káñina, Revista de Artes y Letras XXXIII. Costa Rica, Universidad de Costa Rica.
- Delgado, M.**, (2015). *El espacio público como ideología*. Madrid, Los libros de la Catarata.
- Farfan, P.**, (2008). *Etnografía de Rua “Voluntários da Pátria”: fotografando ambulantes no Espaço Público*; en Revista Ensaio, N. 1, año 1. Brasil, Universidade Federal Fluminense.
- Fleischer, U.**, (2001). *Siegfride Kracauer and Weimar culture: modernity, flânerie, and literature*; PhD thesis. UK, University of Nottingham.
- Foucault, M.**, (2002). *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*. Argentina, Siglo XXI Editores.
- García, J.**, (2011). Caminar y autobiografía: Jean-Jaques Rousseau y Friedrich Nietzsche; en Bajo Palabra, revista de filosofía, II época, No 6. España, Universidad Autónoma de Madrid.
- Gómez, A.; Londoño, F. C.**, (2011). *Paisaje y nuevos territorios (en red): Cartografías e interacciones en entornos visuales y virtuales*. Colombia, Anthropos Editorial/Universidad de Caldas.
- Hall, E. T.**, (1978 [1966]). *La dimensión oculta*. México, Siglo XXI editores.

- Hamilton, K. J.**, (2000). *Metronomad*; Master of Science Thesis; Department of Architecture. USA Massachusetts Institute of Technology.
- Lindón, A.**, (2014). “El habitar la ciudad, redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte”, en *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*, Diego Sánchez y Luis Ángel Domínguez (coords.). España, Editorial Gedisa.
- Le Breton, D.**, (2011). *Elogio del caminar*. España, Siruela.
- Lussault, M.**, (2015 [2007]). *El hombre espacial*. Buenos Aires, Amorrortu editores.
- Michel, F.**, (s/f). *La pasión por la marcha. El arte de deambular en libertad*; artículo en Le Monde Diplomatique en español, versión digital, consultado en <http://www.monde-diplomatique.es/?url=mostrar/pagLibre/?nodo=cdba0040-f3f1-4c6a-9ba6-a1eb3991130d#>
- Norberg-Schulz, Ch.**, (1979). *Genius loci. Towards a phenomenology of Architecture*. N.Y, Rizzoli.
- Perec, G.**, (2012 [1975]). *Tentativa de agotamiento de un lugar parisino*. España, Editorial Gustavo Gili.
- Pérez, R.**, (2011). *Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias de ciclistas en la ciudad de México*. México, Bicitekas A.C./ITDP México/Reino de los Países Bajos/Embajada de España en México/Brompton.
- Perinola, M.**, (2008 [1972]). *Los situacionistas- Historia crítica de la última vanguardia del siglo XX*. Madrid, Ediciones Acuarela / A. Machado libros.
- Poe, E. A.**, (2006 [1840]). *El hombre de la multitud*. En www.bifurcaciones.cl; num.6.
- Rodríguez, D. A.; Santana, M.; Pardo, C. F.**, (2015). *La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región*. Bogotá, Corporación Andina de Fomento.
- Solnit, R.**, (2015). *Wanderlust: Una historia del caminar*. Santiago de Chile, Editorial Hueders.
- Stavrides, S.**, (2016). *Hacia la ciudad de umbrales*. España, Akal.
- Thoreau, H. D.**, (1976 [1854]). *Walden*. Barcelona, Producciones J.J. Ribera.

Thoreau, H. D., (1999 [1862]). *Pasear*. USA, Harper Collins Publishers.

Torrecilla, E., (2013). *Paseando espacios: del flâneur urbano al ciberflâneur*, Proyecto final de Master. España, Facultat de Belles Arts, Universitat Politècnica de Valencia.